

## Artículo 62.- Sistema General Insular de movilidad y transporte: carreteras.

1. El sistema general de movilidad y transporte- carreteras está constituido por los terrenos y las vías destinadas a facilitar la accesibilidad general de personas y mercancías tanto entre el municipio y el exterior como las básicas del interior de aquel. Dicho SG. comprende tanto la propia vía por la que discurren los vehículos y peatones como los espacios de reserva y protección vial así como las áreas necesarias para establecer los enlaces con otras vías.

2. El régimen de la red será el que corresponda de acuerdo con la legislación vigente en la materia, y en especial la Ley 9/1991 de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (LCC) y Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la referida Ley (RLCC)

3. La red de carreteras se clasifica según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, al Cabildo Insular o la propio Ayuntamiento (art. 2 LCC) en:

- Carreteras de interés regional.
- Carreteras de interés insular de 2º orden.
- Carreteras de interés insular de 3º orden.
- Carreteras de interés municipal de 4º orden.

4. La red de carreteras que se encuadran dentro del ámbito municipal se adscriben dentro de las siguientes categorías:

CLAVE	DENOMINACIÓN	CATEGORÍA
LZ-2	Arrecife – Playa Blanca	Interés Regional (1)
LZ-30	Teguise – Uga	Interés Insular 2º Orden
LZ-35	San Bartolomé –Tías	Interés Insular 2º Orden
LZ-40	Aeropuerto – Puerto del Carmen	Interés Insular 2º Orden (1)
LZ-56	Mancha Blanca – La Geria	Interés Insular 2º Orden
LZ-58	Masdache – La Vegueta	Interés Insular 2º Orden
LZ-501	Los Lirios – La Geria	Interés Insular 3º Orden
LZ-502	Macher – La Asomada	Interés Insular 3º Orden
LZ-503	Conil – Masdache	Interés Insular 3º Orden
LZ-504	Macher- Puerto del Carmen	Interés Insular 3º Orden
LZ-505	Puerto del Carmen – Tías	Interés Insular 3º Orden

Los caminos pertenecientes a la red municipal en sus tramos exteriores a los núcleos de población tendrán la consideración jerárquica de cuarto orden.

(1) Con independencia de lo anterior tendrán la consideración de autovías todas las carreteras desdobladas en la actualidad (LZ-2 – Tramo Arrecife-Tías) o previsto su desdoblamiento (LZ-40, tramos Aeropuerto – Intersección LZ-504).

5. Protección de Viales.

a) Serán de aplicación las disposiciones que sobre limitaciones a la propiedad, al uso y a la edificación que para los márgenes de las carreteras existentes, se establecen en la LCC y RLCC siempre que sobre los mismos no recaigan medidas cautelares restrictivas en previsión de desdoblamientos de calzadas, acondicionamiento, o limitaciones a la propiedad con motivo de las expropiaciones efectuadas por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas.

A modo de resumen se recogen en el siguiente cuadro las dimensiones de las zonas de dominio público, de servidumbre, de afección y línea límite de edificación definidas por la vigente legislación sectorial:

CATEGORIA DE LA VIA	ANCHO DE FRANJA DE PROTECCIÓN (m)			LINEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN (m)
	DOMINIO PÚBLICO	SERVIDUMBRE	AFECCION	
Autovías y vías rápidas	8	15	7	30
Interés Regional Convencional	8	10	7	25
Interés Insular	3	5	3	12
Municipal (4º orden)	3	5	3	12

b) A efectos de aplicación de las limitaciones a la propiedad, al uso y a la edificación en las franjas, se aplicará lo establecido para los márgenes de las carreteras en los artículos 24 a 36 de la LCC y artículos 44 a 74 del RLCC., donde las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección serán las definidas en función de la categoría de la vía en los artículos 44 y siguientes del RLCC, así:

- La zona de dominio público, tal como es definido en el artículo 45 del RLCC, la compone una franja de terreno con un ancho dependiente de la categoría de la vía, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde la arista exterior de la explanación.

Se entiende por arista exterior de la explanación la intersección con el terreno natural del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de contención colindantes.

Las limitaciones de la propiedad y régimen de uso se ajustará a lo dispuesto por los artículos 45 a 49 y concordantes del RLCC.

- La zona de servidumbre de la carretera consiste en dos franjas de terreno delimitadas interiormente por el borde la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación. Las limitaciones de la propiedad y régimen de uso se ajustará a lo dispuesto por los artículos 50 a 53 y concordantes del RLCC.
- La zona de afección consiste en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por el borde la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.

Las limitaciones de la propiedad y régimen de uso se ajustará a lo dispuesto por los artículos 54 y 55 y concordantes del RLCC.

- La línea límite de edificación, a ambos lados de la carretera, es aquella desde la cual y hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra, construcción, reconstrucción o ampliación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 55.2 del RLCC.

Dicha línea límite se mediará horizontalmente a partir de la arista exterior mas próxima de la calzada, entendiéndose como tal el borde de la franja destinada a la circulación de vehículos en general (línea blanca).

Las limitaciones de la propiedad y régimen de uso se ajustará a lo dispuesto por el artículo 56 y concordantes del RLCC.

En previsión de un futuro desdoblamiento de la LZ-40, ésta tendrá la consideración de autovía por lo que se establecen como líneas límites de edificación veinte (20) metros de borde de calzada izquierda y cincuenta (50) metros del borde de la calzada derecha.

#### 6. Vías en el interior de los núcleos de población.

Cuando un camino perteneciente a la red municipal (4º Orden) discorra por el interior de un núcleo de población la línea de edificación coincidirá con el retranqueo a vial establecido en su zona de ordenanza particular de aplicación.

En el caso de vías que se conformen como límite del núcleo de población, siempre que éstas no estén adscritas a la red regional o insular de carreteras, la línea de edificación en la zona interior del núcleo se sitúa a (10) metros medidos desde la arista exterior mas próxima de la calzada, entendiéndose como tal el borde de la franja destinada a la circulación de vehículos en general, considerándose como zona de dominio público los cuatro (4) primeros metros medidos a partir de la referida arista exterior. En el margen situado en suelo rústico exterior regirán las condiciones exigidas con carácter general para las vías de 4º orden.

7. Las limitaciones de la propiedad, uso y aprovechamiento de las parcelas colindantes con las carreteras se deberá ajustar a lo dispuesto al efecto LCC y RLCC y, en especial, las determinaciones de los 44 a 74 y concordantes del referido RLCC.